

EL RIO DE LA PLATA Y CANARIAS: ESPERANZA
Y FRACASO DEL INTENTO DE RELACION ESTABLE

HERNÁN A. SILVA

El presente trabajo tiene por objeto analizar el significado que tuvo para el Río de la Plata la vinculación con las Islas Canarias, que se abre en 1725 con la determinación de trasladar familias de aquel origen para la población de la Banda Oriental y la posterior concesión—a pedido del Cabildo de Buenos Aires—de un navío anual de registro que iniciara el tráfico regular con el Archipiélago y mantuviera la permanencia del flujo humano.

Sólo puede comprenderse la importancia de este proceso teniendo en cuenta las condiciones en que se desenvuelve el acontecer rioplatense desde fines del siglo XVII (que muestra una profunda transformación de sus estructuras productivas en la etapa que nos ocupa), la actividad desplegada por las grandes potencias con respecto a estas regiones marginales del Imperio y las políticas encauzadas desde los más altos niveles del gobierno nacional y regional. De allí que se haga hincapié en aspectos tales como las condiciones de las pampas sureñas y su explotación, los incentivos que mueven a portugueses, ingleses, franceses y aún a holandeses para interesarse por las regiones más australes de América, las características del tráfico marítimo con la Península y sus limitaciones, las motivaciones políticas y estratégicas que determinan las resoluciones gubernamentales, etc., que forman el complejo contexto en el que se generan las bases para establecer una relación armónica y permanente entre Buenos Aires y el Archipiélago. Dentro del estudio de este proceso, que culmina en 1731 con una decidida frustración, se integran las condiciones que generan la colonización canaria y su desenvolvimiento, la gestación y consolidación del

proyècto de tráfico para establecer vinculaciones económicas y humanas estables, las ventajas y condicionantes regionales relacionados con la importación y exportación de frutos y metales, las relaciones entre los Cabildos de Buenos Aires y Tenerife, así como la instalación de canarios en el ámbito rioplatense y su proyección económica y política aún después del período acotado. Finalmente, se considera la abrupta resolución Real de 1731, que no sólo cortaba la posibilidad de un tráfico permanente, sino también el flujo de sangre nueva, orgánicamente canalizada, que tendría que venir a vivificar esta zona de expansión, a fortalecer los vínculos con España y, consecuentemente, a poner un activo freno a los intereses de las grandes potencias.

Basta observar la posición geográfica del Río de la Plata para comprender el grado de marginalidad a que estuvo sometido dentro de la estructura colonial española hasta los albores del siglo XVIII. Alejado de las más importantes rutas comerciales y sujeto a la estructuración política y económica que desde el siglo XVI lo hacía depender del virreinato del Perú, poco campo de acción había quedado para el desarrollo de sus potencialidades productivas. No obstante, las riquezas metálicas altoperuanas, la valorización de la ruta hacia la mar del Sur por el Cabo de Hornos y la paulatina expansión de la explotación ganadera rioplatense, motivaron la presencia de portugueses, franceses, ingleses y aún holandeses, que trataban de aprovechar las grietas que se iban creando en la estructura imperial hispana.

Salvo raras excepciones, las políticas peninsulares con respecto a estas regiones estuvieron movidas más por la reacción ante la posibilidad de perder su preeminencia, y aún incluso el ejercicio de la soberanía, frente a la presencia de otras potencias, que por crear condiciones para su adecuado desenvolvimiento. De allí, que por sobre estas actitudes, se fuera creando una conciencia de autoprotección y que, permanentemente, se tratara de hacer presente la necesidad de romper los esquemas que condicionaban su promoción.

Dentro de este contexto, en el que se destaca el «ser, y querer ser» de los rioplatenses en general y de los bonaerenses en particular, debemos comprender el significado que tuvo la vinculación con las islas Canarias que se abre, en 1725, con la determinación de trasladar familias de aquel origen, para la población de la Banda Oriental y la posterior concesión—a pedido del Cabildo de

Buenos Aires—de una navío anual del registro que iniciara un tráfico regular con el Archipiélago y mantuviera la permanencia del flujo humano.

LAS PAMPAS SUREÑAS Y SU EXPLOTACIÓN

A fines del siglo XVII y principios del XVIII, las pampas rioplatenses se encontraban superpobladas de ganado vacuno, el cual, al hallar condiciones favorables, se había multiplicado para proporcionar una «inagotable» fuente de sustentación y progreso económico. A estos animales le debía Buenos Aires su sustento y el desenvolvimiento de sus potencialidades productivas, y, ante la comprensión de que era su principal fuente de vida, se dedicó a explotarlo, quizá no racionalmente, pero sí hasta sus últimas consecuencias. Además de utilizar el cuero, que constituyó la base de su comercio y fue industrializado a nivel doméstico, empleó la carne como elemento básico para la alimentación, la grasa que constituyó el principal «aceite», y el sebo que pronto se convirtió también en un importante elemento de exportación.

El proceso de aprovechamiento del ganado tuvo distintas etapas, provocadas tanto por los objetivos inmediatos de explotación, como por la forma irracional con que la misma se inició¹.

Tres fueron las principales causas que conducen a la incentiva- ción de la utilización del ganado vacuno: a) la posibilidad de colo- car los cueros, también el sebo y la grasa en el mercado exterior; b) las necesidades de abastecer a otras regiones del Cono Sur de América, y c) proveer al abasto de la población local.

El comercio exterior, vinculado fundamentalmente al cuero y en menor medida a la grasa y el sebo, va a dar una forma de explota- ción particular: la *vaquería*. Esta tiene su origen en 1609, cuando ante la existencia de ganado cimarrón, se presentan dos interesados para hacer matanza del mismo, dando las bases de sustentación al sistema. Como se entendía que el ganado cimarrón provenía directa- mente del doméstico alzado, los que habían sido dueños de este últi-

1. SILVA, H. A.—(1967): «El Cabildo, el abasto de carne y la ganadería. Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII» — En: «Investigaciones y Ensayos» — 3 —Academia Nacional de la Historia — Buenos Aires — pp. 30 y ss.

mo, debían serlo forzosamente de los que vagaban libremente por las campañas y consecuentemente ser también los primeros en usufructuarlos. «Estos vecinos se llamaban *accioneros* y transmitieron su derecho por herencia, donación o venta hasta el siglo XVIII, llegando a confundirse la propiedad de las tierras con la acción a vaquear»².

Tales vaquerías no eran más que expediciones a las campañas con la finalidad de cazar el ganado cimarrón. El procedimiento se fue perfeccionando, pero en esencia estaba constituido por la acción de un grupo de hombres con buenas cabalgaduras que, ayudados por un gran número de perros, salía al encuentro de los animales hasta enlazarlos, bolearlos o desjarretarlos. Este último método, consistía en cortar los tendones de las patas posteriores del vacuno con un elemento compuesto por una especie de hoz muy filosa, atada a la punta de una caña. El animal, imposibilitado de correr, caía al suelo y, una vez volteado un número considerado suficiente de reses, se daba por concluida la primera parte de la tarea. Allí comenzaba entonces la faena de sacarles el cuero, la grasa y el sebo, quedando el resto como pasto de las fieras, de aves de rapiña y perros cimarrones.

Estas matanzas se vieron incrementadas por la instalación de los asientos de Francia e Inglaterra, la llegada de navíos de registro y el comercio furtivo con barcos de diversas banderas.

En cuanto al segundo y tercer objetivo de explotación, señalemos que no se efectuó sobre la base de la vaquería, sino fundamentalmente de la «recogida», sacando el ganado en pie. Este sistema se empleó para extraerlo a otras provincias —aún las más lejanas— para el abasto, y para poblar estancias; y si bien desde los últimos años del siglo XVII encontramos gran cantidad de «peticiones para hacer recogidas de ganado vacuno, tales extracciones no siempre fueron el fruto del trabajo legal. Por el contrario, grandes arreos de ganados —que incluso llegaron hasta Lima— fueron sacados en forma subrepticia, provocando la repulsa del Cabildo porteño.

Además conspiraron contra la supervivencia del ganado cimarrón, los indios —particularmente desde la llegada de los araucanos— y los changadores que efectuaban matanzas furtivas.

No obstante la cantidad de ganado con que contaba la campaña occidental del Río de la Plata, dada su intensiva explotación podía

2. CONI, E. A. - (1979): «Historia de las vaquerías del Río de la plata (1555-1750)» - Platero-Buenos Aires - p. 14.

vislumbrarse una inevitable catástrofe. Los campos se agotaban de tal manera que las vaquerías se convierten en expediciones anti-económicas. Los vacunos han sido diezmados y se encuentran en pequeños grupos, por lo que la tardanza, la extensión a recorrer y el poco provecho que se saca, hacen peligrar la estabilidad del sistema dado que ya no compensaba la inversión en caballos, aperos, peones, carretas y todos los elementos de infraestructura que tales menesteres requerían. Por ello no ha de extrañarnos que en 1715, el mismo Cabildo de Buenos Aires —eterno defensor de los derechos de los accioneros— sea quien pida al Gobernador el cierre de las vaquerías por cuatro años. Dispuesta la resolución, se producía el paso de eje de explotación de la banda Occidental a la Oriental, donde ya actuaban con derechos, los padres de la Compañía de Jesús —particularmente con los indios tapes— y Santa Fe, a quienes se habían agregado los portugueses instalados en la Colonia del Sacramento y los que sacaban ganado con destino a Río Grande. Si el Cabildo de Buenos Aires no había podido controlar sus propias campañas, no podía esperarse un mejor resultado para los ganados de la Banda Oriental, que registraban tantos interesados legales e ilegales. Llegó a tal punto la controversia por los ganados orientales, que luego de un duro pleito entre los Jesuitas, Santa Fe y Buenos Aires, debe firmarse un pacto, denominado «Concordia», para regular entre ellos las extracciones (1721)³.

En ese mismo año, Sebastián Delgado informaba al Cabildo de Buenos Aires, sobre las continuas faenas de «carnes» destinadas a alimentar a los esclavos de las minas de Brasil; a las que se sumaban las matanzas dirigidas al acopio de cueros. «los más ricos de dicha Colonia —decía— hacen las faenas de corambre y los Casales como gente más pobre, sale cada uno con los caballos que puede de repe-lón y como que los hurtan y cargan de cueros frescos los traen a la dicha Colonia y los están de que hacen sus porciones y los venden a la venida de cualquier navío»⁴.

Despoblada de ganados cimarrones la Banda Occidental, y en

3. SILVA, H. A. - (1977): «La Concordia. Primer pacto económico del Litoral». En: «Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional» - Academia Nacional de la Historia - Buenos Aires, pp. 607-620.

4. BARRIOS PINTOS, A. - (1973): «Historia de la ganadería en el Uruguay (1574-1971)» - Biblioteca Nacional - Montevideo, p. 72.

vías de quedar en similar situación la Oriental, dentro de la jurisdicción de Buenos Aires se observa un mayor interés por la conservación del vacuno, que denota un singular cambio de mentalidad. Gran parte de la economía regional y particularmente del comercio exterior, depende de los productos pecuarios. La necesidad debió agudizar el ingenio, y el ingenio la reestructuración de la explotación ganadera.

La gran disminución del ganado cimarrón no significó la destrucción de la ganadería —como muchos documentos de la época parecen expresar— sino el establecimiento de un cambio en el sistema de explotación.

De la antigua estancia destinada a la vaquería, cuya base principal la constituían los caballos y mulas, y cuya actividad estaba sustentada por el ganado cimarrón, se pasa a la estancia colonial, cimentada sobre la base del valor de la tierra, su productividad y fertilidad, unidas al elemento de explotación básico constituido por el ganado doméstico.

Esta experiencia, que llevará a la consolidación de la clase terrateniente debido al valor que adquiere la tierra, el sentido racional con que se la explota y la estabilidad adquirida por la posibilidad de usufructuar permanentemente las posesiones, está en plena marcha a la llegada de los contingentes canarios que poblarán Montevideo. Y si bien en ese entonces aún quedaban vacunos cimarrones en la Banda Oriental, las resoluciones tomadas con respecto a la posesión de la tierra y del ganado mostrarán la incidencia de este cambio de mentalidad producido, adaptándose rápidamente muchos de los recién llegados a esta etapa de transición.

EL TRÁFICO, LOS EXTRANJEROS Y LAS CONSECUENCIAS DE UTRECHT

El desenvolvimiento de la explotación pecuaria, producida a fines del siglo XVII, requirió una adecuada política de comercialización.

Pese a los permanentes reclamos de Buenos Aires, destinados a conseguir no sólo la apertura permanente del puerto, sino fundamentalmente a establecer un tránsito regular que permitiera una planificación de las exportaciones y del desarrollo de sus potencialidades productivas, la Corona no implementó políticas coherentes. Ante la necesidad de «donativos gratuitos» para el Real Erario, o de servicios especiales como el transporte de gobernadores, oficiales reales, armas, misioneros, etc., fue otorgando permisos especiales

para «navíos de registro», que no siempre cumplieron con las estipulaciones y escondieron transgresiones de diversa índole. Al contrabando se sumó el empleo de navíos extranjeros que provocaron airadas protestas del Consulado de Lima, del de Sevilla y aún de la propia Casa de Contratación. Así como los comerciantes peruanos se veían defraudados por el incumplimiento del procedimiento comercial establecido por el sistema de flotas, también los rioplatenses quedaban insatisfechos por la irregularidad y los condicionamientos de este tráfico que en cualquier momento podía ser truncado. Gran cantidad de cueros de toro podía ser sacada por viaje, mientras todo tipo de manufacturas —que muchas veces no llegaban ni a la plaza limeña— arribaban a Buenos Aires y se introducían en las provincias interiores. Así, mientras los comerciantes de Lima impulsaban el cumplimiento estricto de las restricciones y los rioplatenses manifestaban por el tráfico estable, el 31 de octubre de 1696 se hacían realidad los temores de estos últimos al determinarse el cierre del puerto de Buenos Aires. Aquello significaba uno de los tantos triunfos del régimen monopolista encauzado desde Sevilla y de las pretensiones de sus beneficiarios directos en el Cono Sur de América: los comerciantes de Lima. Sin embargo, las mismas causas que habían motivado los permisos anteriores, llevaron a la Corona a otorgar nuevas autorizaciones como la concedida a Carlos Gallo y de la Serna en 1698, quien se comprometía a transportar al nuevo Gobernador y a un contingente de tropa; la dada a Martínez de Murquía en 1708, con la condición de que llevara también soldados, armas y pertrechos y la otorgada a Martínez de Arurbua en 1716 para navegar en dos navíos de Registro.⁵ Este tráfico, como veremos al tratar el problema de la presencia extranjera, se complementó con la aplicación del sistema de Asiento Francés y del Inglés, luego del tratado de Utrecht.

LOS EXTRANJEROS Y LAS POTENCIALIDADES RIOPLATENSES

Ya desde el siglo XVI, los lusitanos se habían encargado de incursionar activamente en el comercio del Río de la Plata, con introducciones de mercaderías y esclavos que llegaban hasta el Alto Perú;

5. MOLINA, R. A. - (1966): «Las primeras experiencias comerciales del Plata. El comercio marítimo (1580-1700)» - «Historia» - Buenos Aires, pp. 267-270.

y si bien fueron limitados por las disposiciones gubernamentales, continuaron ejerciendo un importante contrabando a lo largo de la extensa, imprecisa y prácticamente incontrolable frontera brasileña. Esta situación se vio favorecida por el establecimiento de la Colonia del Sacramento en la margen oriental del Río de la Plata, frente a Buenos Aires, comenzando a cimentarse uno de los comercios ilícitos más florecientes y amplios de América.

Ubicada en una zona donde las autoridades españolas no podían realizar patrullajes permanentes y efectivos, la Colonia del Sacramento se constituyó desde su fundación, en un gran almacén destinado al contrabando, en adecuada complementación con el tradicional aliado inglés.

Como señala John Lynch, «lo que Jamaica significaba para el Caribe el Sacramento significaba para el Río de la Plata»⁶.

Sin duda, aquel enclave que tanta trascendencia tendría desde el punto de vista económico, marcaba también la avanzada de una concepción geopolítica que ponía en peligro las posesiones españolas en el Cono Sur de América; más aún cuando se hallaba en un lugar clave para el control de la cuenca del Plata.

Además, la «cabeza de playa» portuguesa era adecuada para la introducción de artículos manufacturados ingleses y de aquellos otros que en calidad de intermediarios traficaban desde las más diversas partes del mundo. Gran Bretaña, a pesar de que en las posesiones portuguesas regían restricciones similares a las de las colonias españolas, estaba perfectamente capacitada para actuar desde el Brasil, a partir del momento en que por el tratado de Cromwell de 1654, se le habían abierto las puertas como contrapartida a la protección de la Casa de Braganza.

Una política exterior fuerte favorecía las pretensiones lusitanas y de allí que, pese a que a mediados de 1680 —pocos meses después de la instalación de la colonia— la sangre corriera por su fortificaciones para ser respetados los derechos hispanos, al año siguiente se dispuso un reintegro que se sellaba en 1701 con el Tratado de Alianza Hispano-Portugués. Poco valían ya las cláusulas del tratado de Tordesillas y los lusitanos, envalentonados por su posición privile-

6. LYNCH, J. – (1967): «Administración colonial española (1782-1810). El sistema de intenciones en el Virreinato del Río de la Plata» – EUDEBA – Buenos Aires, p. 38.

giada en la colonia del Sacramento, fueron elaborando planes para una mejor y más permanente residencia en el Plata, tratando incluso de apoderarse del mejor puerto de la región: Montevideo. Así lo afirman las propuestas de Thomé de Almeida de 1687 y las de Francisco Naper de Lencastre de 1691 y 1694, que conducen a la determinación del Rey de Portugal (1701) de erigir una fortificación y población en Montevideo⁷. Todo esto, sin olvidar las acciones tendientes a estrechar las vinculaciones con Río Grande.

La importancia creciente del movimiento económico registrado en la Colonia del Sacramento y el peligro de una extensión del dominio portugués en la Banda Oriental que le proporcionaría el control de la entrada y salida de las provincias españolas, a lo que se sumaban las presiones ejercidas por los bandeirantes paulistas en dirección al sur y al oeste, no pudieron dejar de alarmar a las autoridades hispanas. Una vez más, los rioplatenses estuvieron en pie de guerra y el entonces Gobernador de Buenos Aires, Alonso Juan de Valdés e Inclán, llevó a cabo en 1705 una expedición punitiva contra los lusitanos por lo que la Colonia pasó nuevamente a poder de la Corona Española.

Sin embargo, como veremos, no había quedado conjurado aquel peligro ni desde el punto de vista económico ni desde el político y estratégico, habiéndose sumado otro componente como producto del juego de intereses que se movían a nivel mundial. La presión francesa conseguía para la Compañía de Guinea el monopolio del comercio de esclavatura, y tras los negro se introdujeron en exceso, ropas y víveres de fácil venta en la plaza porteña, ávida de tales artículos y deseosa de poder sacar sus productos pecuarios. La instalación de una factoría en Buenos Aires respondía al interés de autoridades y vecinos, pero no por ello dejó el Cabildo de denunciar los fraudes cometidos a su nombre y la necesidad de repararlos por medio de un comercio legal.

Muchos eran los interesados en operar sobre el Río de la Plata y la gran oportunidad para definir actitudes fue provocada por la solución del conflicto sucesorio español y el consecuente tratado de Utrecht.

7. GONZALEZ, A. D. – (1950): «En torno a la fundación de Montevideo» – Introducción al «Diario de Bruno Zabala sobre su expedición a Montevideo» Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay – Montevideo, p. 4.

SIGNIFICADO DE UTRECHT

El *Tratado de paz general* fue determinado en Utrecht el 11 de abril de 1713 y luego se definirían los particulares firmados entre las potencias beligerantes. Si bien por el mismo se aseguraba la estabilidad de la monarquía borbónica en el trono español y la seguridad de que no se unieran las coronas de Francia y España en una misma persona, sus corolarios serían de singular trascendencia para la definición de las políticas internacionales del siglo XVIII. Para el Río de la Plata, tales determinaciones fueron fundamentales debido a la legalización de la presencia de ingleses y portugueses, que tanto desde el punto de vista económico como desde el político y el estratégico, mantendrán permanentemente alteradas a las máximas autoridades metropolitanas y a las locales. Inglaterra, que había resultado la más favorecida por el Tratado, recibía entre otras prerrogativas, la concesión del *asiento* de negros, que le permitía estar representada en Buenos Aires y manejar gran parte del comercio y tráfico exterior, dando pie a innumerables irregularidades y al fomento de un importante contrabando.

El comercio ilícito fue significativo dentro de las transacciones de la *South Sea Company*, proporcionándole una singular fuente de ingresos. Escudada tanto en sus derechos de introducir elementos y víveres para sus factorías, como a través de diversos subterfugios que iban desde la simulación de la pertenencia de la carga hasta los desembarcos furtivos, trató de invadir al Río de la Plata con sus manufacturas. De allí que el Rey, el 13 de enero de 1726, comunicara al Gobernador de Buenos Aires que debía «celar y embarazar por todos los medios posibles los desordenes», así como castigar a los culpables, debido a que el fiscal de la Audiencia de Chile, «por haber reconocido los graves daños que se experimentaban de la introducción de ropas extranjeras en ese puerto, así de los Navíos de Asiento de Negros, como de los portugueses de la Colonia de San Gabriel, hizo presente al Virrey del Perú que estas introducciones eran en aquel Reino notoriamente conocidas, y la extracción de la Plata, siendo imposible el remedio por llevar todos los guias de los Oficiales Reales de esa ciudad, asegurando son compras hechas a los navíos españoles de registro...»⁸.

8. «Documentos para la Historia Argentina» – T. V – «Comercio de Indias – Antecedentes legales (1713-1778)» – Facultad de Filosofía y Letras – Universidad de Buenos Aires (1915) – B. Aires, pp: 99-100.

Esta situación se comprueba a través de los informes conseguidos en 1728 por el Marqués de Barrenechea, entre los que se encontraban escritos con las nóminas de los Oficiales Reales que habían sido sobornados en América y «detalles de un contrato concluído entre Francisco de Alzaibar —que figura como Alcibar—, un oficial español de Buenos Aires y el Capitán Opie, al servicio de la Compañía, en el que se establecía que Opie debía transportar al Río de la Plata un cargamento de mercaderías so color de provisiones para el asiento».⁹ Así, *Alzaibar, el mismo que traería los contingentes canarios y ocupara un rol fundamental en el tráfico y comercio rioplatenses, aparecía complicado en tales defraudaciones, cuando sus permisos de asiento para la conducción de registros, se fundamentaban justamente en el interés de la corona por evitar el contrabando.*

Por otra parte, la acción ilegal británica no se limitó al ingreso de mercaderías, sino también a la extracción de metales y a la carga de cueros en forma ilegal para evitar pagar los precios establecidos por el Cabildo y los derechos que imponían las leyes españolas. Muchas fueron las denuncias al respecto, sobre todo vinculadas a las posibilidades que brindaba la Banda Oriental, a las que se sumaron conflictos y juicios por las condiciones de transacción pactadas y su cumplimiento. Señalemos, a título de ejemplo, los Autos seguidos por «el Cabildo de esta Capital contra los Directores del Real Asiento de Inglaterra sobre la cantidad de Cueros que está debiendo» (1730)¹⁰, y las repetidas quejas volcadas en las Actas Capitulares.

Sin embargo, había un hecho incontrovertible para la común aceptación de tales transacciones fraudulentas, que se vincula a la limitación en el tráfico legal de naves españolas y a las necesidades de una región en permanente desarrollo. De allí que el Asiento mostrara un activo tráfico marítimo y comercial, que incidió en muchos aspectos sobre el movimiento económico rioplatense e incluso en las posibilidades de vincularse con Europa y la Metrópoli. Baste apuntar que según señala Studer, entre diciembre de 1715 y marzo de 1726 25 navíos británicos salían del Río de la Plata luego de haber cargado sus mercaderías y pagado el derecho de Almojarifazgo¹¹;

9. STUDER, E. F. S. de - (1958): «La trata de negros en el Río de la Plata - durante el siglo XVIII» - Universidad de Buenos Aires - B. Aires, pp. 196-197.

10. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - IX - 19-1-8.

11. STUDER, E. F. S. de: Op. cit. - pp. 112-113.

mientras Coni contabiliza la entrada de 16, entre el 4 de octubre de 1726 y el 6 de diciembre de 1732¹²; pese a los problemas causados por las guerras entre ambas potencias, que llevó repetidamente a confiscar los bienes del Asiento. Mientras los porteños impugnaban el tráfico por Portobello y pretendían una adecuada comunicación directa con el Río de la Plata, por intermedio de los ingleses se transfirieron caudales a través de Londres, e incluso fueron transportados españoles con el aval del mismo Virrey del Perú.

Portugal, por su parte, asentaba nuevamente y con más fuerza su presencia en la Banda Oriental, ya que por el tratado de Utrecht hispano-portugués del 6 de febrero de 1715, pasaba otra vez la Colonia del Sacramento al poder lusitano. Ambas medidas eran suicidas, ya que ponían en manos de los potenciales enemigos, resortes que abarcaban el más amplio espectro de posibilidades de intervención en los asuntos rioplatenses. En el caso de la Colonia del Sacramento, poco importaban ya los sacrificios puestos al servicio de las dos recuperaciones. El padre Cattaneo, que arribara con la segunda expedición que condujo colonos canarios en 1729, al escribir a su hermano desde Buenos Aires, le diría al respecto: «Los españoles ayudados de nuestros indios tiempo atrás los han arrojado de esta Colonia dos veces, pero después, *por suma condescendencia* el Rey de España la restituyó a los portugueses, que para no perderla de nuevo la han fortificado muy bien». ¹³. Siete meses había subsistido el primer enclave, 22 años el segundo y ahora una larga etapa se abría para los portugueses que no limitaron sus intenciones expansionistas al levantamiento de un enclave militar. A los 250 hombres llevados por Gobernador de Santos, Manoel Gomez Barbosa, se sumaron familias portuguesas —principalmente de la provincia de Tras-os-Montes⁷— y ex-presidarios comerciantes que, además del contrabando de manufactura y frutos provenientes del exterior, se interesaron por la exportación de productos pecuarios. Baste señalar que, según el censo 1718, 1.040 personas habitaban en la Colonia¹⁴, número de significativa importancia para la época y la región.

12. CONI, E. A.: Op. cit. – pp. 56-57.

13. CATTANEO, C. – Geruasoni, C. – (1941): «Buenos Aires y Córdoba en 1729, según cartas de los padres C. Cattaneo y C. Gervasoni S. J.» – C. E. P. A. – Buenos Aires, p. 119.

14. BARRIOS PINTOS, A. – (1971): «Historia de los pueblos orientales» – Ediciones Banda Oriental – Montevideo, p. 300.

Podemos suponer cuál sería el ánimo de los habitantes de la «Muy Noble y Leal Ciudad de Buenos Aires», que había participado en ambas conquistas y veía ahora retornar a los lusitanos; situación que, unida a las restricciones existentes, llevó a aceptar con mayor impunidad el contrabando, aunque nunca a tolerar la posibilidad de usurpación de su espacio territorial. De allí que el Cabildo porteño en su sesión del 27 de octubre de 1716, señalara al Gobernador «que la posesión que se diera de la dicha Colonia y territorio sea y se entienda debajo de los límites con que lo poseyó antes de esta última guerra la Magestad Portuguesa,... sin permitir excedan un punto de ellos, lo que debe Su Señoría poner los medios que parecieren ser convenientes»¹⁵.

El interés de los portugueses por la Banda Oriental no se limitaba a la Colonia del Sacramento, sino que extendieron sus actividades más allá de este punto con la finalidad de hacer corambre, a la vez que reflataron los proyectos de ocupar Montevideo. Pese a que Baltazar García Ros, Gobernador del Río de la Plata entre 1715 y 1717, instalara puestos de guardia en Montevideo y Castillos —cuyos integrantes efectuaron incluso transacciones de trueque con barcos extranjeros llegados a nuestras costas—¹⁶ (B.P. 322), los lusitanos de la Colonia incursionaron hasta los alrededores del Cerro en busca de ganados. Además, como dichas guardias no tenían carácter permanente, la bahía montevideana quedó igualmente al alcance de navíos de otras banderas.

A los problemas económicos —contrabando y explotación de los ganados de la Banda Oriental— se sumaron los políticos y estratégicos, llegando por diversas vías información a la península sobre la presencia exterior. A los portugueses se sumaban los británicos, que complementaban sus actividades pseudolegales en el Asiento con las clandestinas que les proporcionaba un territorio poco y nada controlado como el Oriental, al igual que franceses y holandeses. Entre las expediciones galas podemos señalar la de Jean David de 1717 y la del capitán Esteban Moreau, que en 1719/20 desembarcaba sus hombres, construía barracas y colocaba en tierra piezas de artillería,

15. «Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires», Acta del 27 de octubre de 1716 – Archivo General de la Nación (1925) Serie II – T. III – L. XVII – Buenos Aires, pp. 350-351.

16. BARRIOS PINTOS, A.: Op. Cit. p. 332.

para dedicarse con tranquilidad a explotar los cueros. Por su parte, en 1716 José García Inclán, el mismo que propondría en 1719 poblar Montevideo con familias, a cambio de un permiso para extraer 150.000 cueros vacunos al año, había conducido dos navíos holandeses a Maldonado para cargar cueros; actitud que le proporcionaría un proceso y el consecuente destierro temporal.

Sin duda era difícil controlar estas regiones, y ante el error político cometido en Utrecht, se suceden las Reales Ordenes tendientes a incentivar la protección de los territorios hispanos. Al igual que Montevideo, Maldonado era también un objetivo estratégico por su ubicación y condición geográfica, por lo que la Corona reclama en 1716 la protección de ambos puertos frente al peligro lusitano, y en noviembre de 1717 instruye al entonces Gobernador Bruno de Zavalá «para que ni *Portugueses ni otra nación alguna* se apodere ni fortifique en estos parajes y que soliciteis poblarlos y fortificarlos vos en la forma y con la brevedad que pudieredes...»¹⁷

Paralelamente, el Cabildo de Buenos Aires, preocupado por la situación había señalado la necesidad de poblar la otra banda, indicando en 1722 a Montevideo como lugar ideal y el 13 de noviembre de 1723, el cabildante Lucas Manuel Velorado, comunicaba que existían en Buenos Aires 31 familias dispuestas «a dar principio a dicha población», a las que se deberían sumar otras dirigidas desde Europa. Según su interpretación, el Rey «debido a los repetidos informes que se le han hecho, *de lo mucho que convendrá vengan los galeones* por este Puerto (de Buenos Aires), tiene mandado se de forma a poblar el puerto de Montevideo para el surgidero de dichos galeones»¹⁸.

Sin duda éstas eran las esperanzas de Buenos Aires, que como hemos visto, trataba de activar sus potencialidades, dando una salida adecuada a sus productos y manifestándose como base del movimiento mercantil de las posesiones del Cono Sur.

Los problemas políticos y estratégicos que preocupaban a las autoridades metropolitanas, se complementaban sin duda con los de orden económico. Había que asegurar aquellos territorios que concentraban las miradas cada vez más ambiciosas de las potencias ex-

17. GONZALEZ, A. D.: Op, Cit., p.4.

18. Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires», Acta del 13 de noviembre de 1723 – Archivo General de la Nación (1928) Serie II – T. V – L. XVIII – Buenos Aires, p. 191.

tranjeras, y dar a su vez una adecuada vía de sustentación a los habitantes hispanos para que hicieran suyos aquellos ideales de efectiva soberanía. La exposición de Velorado muestra una síntesis de los factores que preocupaban a los porteños y que en parte podrían paliarse con los proyectos de vinculación efectiva con las islas Canarias.

Luego de solicitar el apoyo de Buenos Aires para erigir la población, con lo que «se hará muy particular servicio a Su Magestad, de que deberá esperar esta ciudad mayor remuneración en las gracias mercedes que pidiere en adelante», señala que:

1) «... poblado Montevideo se asegura la conversión de los indios infieles...»

2) «... que conseguida esta población se asegurarán los campos en la extracción de ganados por las arribadas de extranjeros a aquellas costas a tratar con los indios haciendo gruesas cargas de corambres, como lo ejecutan los franceses...»

3) «Se aseguran los campos del desorden que se tiene noticia hay en dicha banda entre a) los portugueses de la Colonia del Sacramento y b) los indios infieles, auxiliados de infinitos c) peones españoles que habitan aquellos campos y aún viven entre los indios dando carga de cueros a los portugueses».

4) «Se evitará el comercio que dichos portugueses de la Colonia van introduciendo con los vecinos de la provincia de San Pablo, estado del Brasil, pues de la otra banda del Río Grande: están las poblaciones de los portugueses que trabajan minas de oro, de que sacan gruesas cantidades, con cuyo cevo y noticia muchos españoles... se han ido arrimando... donde [muchos de ellos] se mantienen cojiendo vacas y vendiendo a los portugueses, porque se dice que por cada una les pagan una moneda de oro portuguesa».

5) [Así] «Se abrirá por tierra comunicación y comercio entre los portugueses del Río Grande y los de la Colonia, lo que se evitará con la nueva población de Montevideo, pues habiendo gente en ella se recorrerán los campos con más frecuencia».

6) «Se asegura aquel puerto y los demás de la costa de que en el o en ellos se pueblen extranjeros, porque será atalaya de aquella comarca».

7) Se asegurará aquella tierra por la Corona de España, sin dar lugar a que extranjeros la pueblen, porque será otra Jamaica con el tiempo».

8) «Puesta allí aquella población, servirá de antemuro para la seguridad de este puerto.

9) «Que poblado Montevideo se descubrirán y trabajarán los ricos minerales que se sabe hay de plata y oro en aquellas cercanías, cuyo principio de descubrimiento corrió a cargo del Capitán don Pedro Millán...»

10) «Si se consigue vengan los galeones por este puerto, se seguirá por la sanidad de esta tierra el que se logren las vidas de los muchos españoles que peresen en Cartagena, Puerto Velo y Panamá, y por este medio se aumente de poblaciones esta Provincia».

11) «Que por la gran abundancia en esta tierra en toda especie de ganados, mayores y menores, aves caseras y caza volátil, ahorrará un gran renglón el comercio de galeones, según lo caro de los puertos de la otra mar...»

12) «Y por postre resultará en aumento y lustre de esta ciudad y Provincia»¹⁹.

Así, el Cabildante porteño exponía las intenciones de proteger los ganados orientales de los faeneros furtivos; evitar la explotación ilegal de cueros y el contrabando de ganado a cambio de oro realizado en la frontera con el Brasil; cortar la comunicación directa entre la Colonia y Río Grande que, además de los perjuicios económicos, pondría en peligro la integridad de la Banda Oriental; sostener a toda costa la soberanía hispana sobre los territorios orientales, evitando todo tipo de poblamiento llevado a cabo por extranjeros; conseguir un enclave que sirviera de protección al puerto de Buenos Aires — aunque con el tiempo Montevideo lo suplantaría — y promover las producciones que le den vida, y finalmente, concretar el anhelo permanentemente ratificado ante la Corona: conseguir el comercio regular con navíos que eviten las limitaciones impuestas por la ruta centroamericana y la flota del Perú. Las vinculaciones con Canarias significarían, sin duda, una respuesta a tales iniciativas ya que traerían sangre nueva para poblar, explotar las potencialidades y consolidar la presencia española en la Banda Oriental, a la vez que abriría el cambio hacia un regular tráfico anual que favorecería económicamente a ambas posesiones.

Los peligros eran concretos y las prevenciones determinadas en las Reales Ordenes, fueron respondidas por la acción directa de los portugueses.

En 1722, el Gobernador de la Colonia del Sacramento, Antonio

19. *Ibidem*, pp. 192-194.

Pedro de Váscancellos, elevaba un informe tendente a poblar Montevideo; y Juan V, por una Real Cédula del 29 de junio de 1723, ordenaba al gobernador de Río de Janeiro que tomara posesión de Montevideo, desalojando incluso a los castellanos que allí se encontrasen.

Así se gesta la famosa expedición lusitana para ocupar y fortificar Montevideo, en la que participan una fragata y otros cuatro barcos de diverso porte, y un contingente organizado por el Gobernador de Río de Janeiro a los que se sumarán apoyos enviados desde la Colonia. El 22 de noviembre se encontraban en destino y rápidamente emprenden su acción. Enterado el Gobernador de Buenos Aires, a la vez que reclama formalmente por la violación de los tratados y la usurpación de territorios pertenecientes al Rey de España, prepara una expedición que en enero de 1724 impone la retirada de los portugueses, sin llegar al ataque frontal. En aquel 1724, se iniciaba la fortificación de Montevideo, paso fundamental para establecer la fundación de la ciudad que constituiría uno de los nexos más trascendentes entre Canarias y Buenos Aires.

LAS MODIFICACIONES DEL TRÁFICO Y EL TRANSPORTE DE CANARIOS

La firma por parte de Felipe V, del *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navios de Registro y Avisos*, en 1720, hace crear nuevas esperanzas debido a que se oficializaba nuevamente el sistema de naves sueltas para Buenos Aires. No obstante, las presiones fueron muchas y pese a la presencia de algunas naves despachadas en tales condiciones, el panorama no parecía cambiar sustancialmente; en particular si comparamos el movimiento oficial con el fraudulento que se denuncia.

En diciembre de 1721, se concedía a Salvador García Pose un permiso para navegar con carga a Buenos Aires, en dos bageles y una «fragatilla o valandra», pudiendo introducir los géneros en las Provincias de Charcas y Reinos de Chile²⁰.

Posteriormente, el 12 de diciembre de 1724, «con el fin de evitar que los vecinos de Buenos Aires adquiriesen géneros y ropas a los

20. «Documentos para la Historia Argentina» T. V «Comercio...» – Op. cit. p. 83.

portugueses establecidos en la Colonia del Sacramento», se ajustaba un Asiento con D. Francisco de Alzaibar y Cristobal de Urquijo, que a la postre daría comienzo al tráfico y transporte de personas con Canarias en el período que procuramos estudiar. Esta autorización, por la que el armador se aseguraba el permiso para navegar cuatro navíos por el término de cuatro años en exclusividad, sustituía al anterior Asiento de García Pose; se le otorgaba un monopolio del tráfico que igualmente no podía solventar las necesidades de la región ni responder en forma cabal, a las inquietudes de la Corona, tal como lo hemos podido observar en las denuncias de complicidad por el tráfico clandestino con los ingleses. Además, como era habitual, se asumía el compromiso de transportar en cada viaje armas, municiones, personal al servicio del Rey y misioneros; obligaciones que serían modificadas y aumentadas como consecuencia de la expansión portuguesa sobre la Banda Oriental.

Por una Real Cédula del 16 de abril de 1725, se determinaba que pasarían a poblar Montevideo y Maldonado, cincuenta familias de las cuales correpondería la mitad a las Islas Canarias y las otras 25 al reino de Galicia, agregándose órdenes para que en los registros se transportaran igualmente cuatrocientos hombres de tropa para dichas fortificaciones. El segundo asiento con Alzaibar y Urquijo, era firmado el 3 de julio de 1725, y finalmente, por un tercer asiento del 11 de abril de 1726, quedaba definido que *las 50 familias pobladoras de la Banda Oriental serían de Origen Canario*²¹.

Aquellas familias vendrían a cargo de los armadores que capitulaban con la corona y consecuentemente, esos servicios sirvieron en más de una oportunidad para solicitar diversos tipos de prerrogativas, no sólo vinculadas con el comercio y el transporte, sino también con otras actividades productivas como la concesión de tierras.

Igualmente, en 1730 se autorizaba al aviso concedido al Marqués de la Cañada y otros para retornar cueros, con el justificativo de transportar los instrumentos necesarios para las obras de fortificación que se requerían desde el Río de la Plata; pese a la condición inicial que exigía que «a su ida y a su vuelta, no haya de conducir cosa ninguna de frutos ni otras ningunas mercaderías»²².

La llegada de Navíos de Aviso y de Registro españoles es total-

21. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION – IX-43-1-4.

22. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION – IX-24-10-9.

mente irregular, no siendo del todo exagerados los conceptos del padre Cattaneo cuando señala a su hermano que «en lo venidero Dios sabe cuándo tendré ocasión de escribiros, ya porque sólo de tres en tres años a lo sumo, parten de Buenos Aires para Europa las naves del Registro...»²³

Como contrapartida, digamos que en la Colonia del Sacramento se seguía registrando un intenso movimiento de navíos. En 1722, hasta el mes de octubre, habían entrado 11 barcos; en febrero de 1726 se cargaban 10 navíos con 40.000 cueros²⁴ y el mismo padre Cattaneo y el mismo padre Cattaneo indicaba que «cuando nosotros llegamos a Buenos Aires [1729], nuestros comerciantes tuvieron la triste noticia de que se encontraban actualmente en la Colonia 20 buques ingleses, portugueses y franceses»²⁵.

Así estaba conectado con el exterior el Río de la Plata, en el momento en que se gestaba una profunda transformación en las condiciones productivas zonales, que coincidía con una valorización de las regiones marginales del Cono Sur de América y de la ruta del Cabo de Hornos. De allí que el sueño canario resultara un singular acicate para los rioplatenses, que podrían ver en aquella vinculación la posibilidad de consolidar el desarrollo zonal, introduciendo sangre nueva para impulsar el proceso de cambio económico y promoviendo una comunicación marítima estable con el Archipiélago. Aspectos que se complementarían con los de carácter político y estratégico, tendentes a evitar la creciente presencia e incidencia de los intereses extranjeros.

LA ANSIADA LLEGADA DE LOS POBLADORES CANARIOS Y SU INCORPORACIÓN AL MEDIO RIOPLATENSE

Sin duda, los objetivos políticos estratégicos de la Corona española con respecto al Río de la Plata —tan cambiante por cierto—, quedaban parcialmente cumplidos con la expulsión de los portugueses de Montevideo y la consecuente fortificación del puerto. Sin embargo, aquellas medidas debían ser complementadas con el emplaza-

23. CATTANEO, C. – GERVASONI, C. – Op. cit., p. 157.

24. BARRIOS PINTOS, A.: «Historia de los pueblos...» Op. cit. – pp. 300-301.

25. CATTANEO, C. – Geruasoni, C.: Op. cit., p. 119.

miento de una población estable que diera vida a la zona. A la vez que se enviaban Reales Ordenes al Virrey del Perú y a los Gobernadores de Chile, Tucumán y Paraguay para que se proporcionasen los auxilios necesarios para consolidar la obra encarada por el Gobernador Zavala, también se comunicaba a la ciudad de Buenos Aires «que siendo de su propio interés estas poblaciones para asegurar la campaña de la Banda Oriental, donde era preciso recurrir ya por la falta de ganados que se experimentaba en la de Buenos Aires, procurasen por su parte atraer las familias que pudiese para poblar dichos sitios, suministrándole los medios que necesitasen a lo cual coadyuvaría el Gobierno de Zavala»²⁶.

Así, mientras se firmaban los acuerdos con Alzaibar para el traslado de las familias Canarias, se procuraba dar una base de sustentación local a la nueva población. De allí que Bruno Mauricio de Zavala expidiera el 28 de agosto de 1726, un Auto dirigido al Cabildo de Buenos Aires, en el cual, luego de señalar la aprobación por parte del Rey de lo actuado en el terreno militar, la erección de la nueva población y el agradecimiento especial a esta ciudad por haber facilitado al expedición, exhortaba al Ayuntamiento porteño a colaborar para el reclutamiento de familias. Los argumentos son variados y van desde los políticos a los económicos y sociales, no faltando el del tráfico marítimo, que sensibilizaba más a los bonaerenses.

Montevideo debía nacer sobre la base de una integración entre quienes ya tenían experiencia en el ámbito regional y los recién llegados, evitando así los problemas del desarraigo.

Los beneficios y prerrogativas para quienes pasasen a fundar la nueva población, fueron muchos ya que, de acuerdo con la Ley Sexta de Indias, libro 4, serían reconocidos ellos y sus descendientes como «hijosdalgo de Solar conocido»; se los transportaría sin cargo alguno; se les otorgaría solares en la ciudad así como chacras y estancias; 200 vacas y cien ovejas para el principio de sus crianzas; las carretas, bueyes y caballos necesarios para el uso de la comunidad, así como las herramientas que fueran requeridas; grano para semilla y diversos tipos de alimentos para el primer año de subsistencia; y exención del pago de impuestos; todo con la condi-

26. DE-MARIA, I. – (1895): «Compendio de la Historia de la República O. del Uruguay» – T. I – Montevideo, p. 74.

ción de permanecer en el lugar durante un período mínimo de cinco años²⁷.

En tanto se trataba de reunir la gente de Buenos Aires, se ponía en marcha el traslado de los Canarios. Como lo señala con pluma poética Analola Borges, muchos esperaban a la nave «Nuestra Señora de la Encina», alias «La Bretaña». «Por los muelles de Santa Cruz se apilaban los bultos repletos de alimentos: gofio, queso, pan, frutas secas, vino, carne, agua, vinagre... mezclados andarían los bultos de contrabando —como era de rigor—, y cajas con medicamentos, y colchonetas y... las artes del maestro armero [Lorenzo Borges]. Todo esperaba el honor de ser recogido por «La Bretaña»²⁸. «Eran 125 personas que trataron de acomodarse lo mejor posible para la larga travesía, pero aquella nave no era la adecuada para tal empresa y cinco familias debieron ser puestas nuevamente en tierra «por ser el viaje dilatado y haber muchos calores». Finalmente, el 21 de agosto de 1726, partían de Canarias. Eran, según señala Morales Padrón, 20 familias compuestas de cien personas, a un «coste en reales y maravedíes» de 5.971,12²⁹.

El 19 de noviembre llegaba el contingente a Montevideo, con 96 individuos³⁰ pertenecientes a aquellas 20 familias «ficticias», ya que al contabilizarse 5 personas por grupo familiar, algunas habían sido divididas o se les habían incorporado otros componentes. Incluso, como señala Juan Alejandro Polant, 18 de estos últimos no tenían lazos familiares directos, al menos con quienes fueron agregados³¹. De allí que, finalmente, se contabilicen 13 familias reales debido a sus vínculos.

Pese a las promesas efectuadas a quienes quisieran pasar a poblar Montevideo, poco eco había tendido la invitación en los habitan-

27. «Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires» – Serie II – T. V – Op. cit. – «Auto del gobernador que detalla los beneficios que han de gozar los que pasen a radicarse en la nueva ciudad de Montevideo» – pp. 667-671.

28. BORGES, A. – (1969): «El Archipiélago Canario y las Indias Occidentales» Ediciones Cultura Hispánica – Madrid, p. 23.

29. MORALES PADRON, F. – (1951): «Colonos canarios en Indias» – En: «Anuario de Estudios Americanos» – VIII – Escuelas de Estudios Hispano Americanos – Sevilla, pp. 427-428.

30. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION – IX-43-1-2.

31. APOLANT, J. A. – (1966): «Génesis de la familia uruguaya» – Instituto – Histórico y Geográfico del Uruguay – Montevideo, pp. 59-60.

tes de la otra banda. De allí que, al abrirse el padrón por parte de Pedro Millán, comisionado por el Gobernador Zavala para cumplir las tareas de erección de la ciudad, se consignent sólo 6 familias provenientes de Buenos Aires, seguidas de las 13 canarias³².

El 24 de diciembre de 1726, cuatro días después de abrirse el libro padrón, comenzaba el proceso de incorporación efectiva al repartirse los primeros solares, recayendo importantes terrenos, tanto por su dimensión como por la ubicación, en manos de canarios, que adquieren la condición de vecinos³³. Tal situación puede apreciarse en la carta elaborada por el Arquitecto Carlos Pérez Montero en 1949, que reproduce en el terreno, el repartimiento de Millán. Las labores son rápidas, ya que paralelamente se fija la jurisdicción de la ciudad de Montevideo, conjunción de urbe y campaña, donde su futuro Cabildo ejercerá su autoridad, con un radio considerado en aquel momento suficiente para el desarrollo de las actividades de los pobladores y sus descendientes.

El 12 de marzo de 1727, comienza el primer reparto de chacras a los pobladores, que se realiza en la zona de Miguelete, recibiendo predios de 200 y 400 varas de frente por una legua de fondo³⁴.

Al finalizar la operación el 18 de mayo, sobre 9.800 varas entregadas, con frente al arroyo, 5.990 fueron otorgadas a Canarios, por lo que correspondió a los mismos el 60,20% de las chacras dadas.

EL INTERÉS POR LA COMPLEMENTACIÓN COMERCIAL Y EL ESTABLECIMIENTO DE RELACIONES PERMANENTES CON CANARIAS

La gestación del proceso poblacional Canario, provocó en los porteños el interés por extender las relaciones al terreno comercial. Tal como se ha visto, Buenos Aires se sentía condicionada por las presiones ejercidas desde Lima y las restricciones impuestas desde la Metrópoli, por lo cual ve ahora la posibilidad de introducir una útil

32. «Archivo Artigas» – Comisión Nacional Archivo Artigas (1950) – T. I pp. 4-8.

33. *Ibidem*, pp. 8-12.

34. MUSSO AMBROSI, L. A. – (1980): «Los canarios en el Uruguay, 1724-1756» –En: «IV Coloquio de la Historia Canario-Americana» – T. II – Excelentísimo Cabildo Insular de Gran Canaria – pp. 452-454.

cuña que tendiera a ampliar, al menos parcialmente, el sistema de tráfico.

En momentos en que se estaban cambiando las estructuras de la producción pecuaria y que se promovía el desenvolvimiento de las potencialidades de la Banda Oriental, debían procurar, en la medida de lo posible, conseguir la tan ansiada apertura comercial.

La situación rioplatense mostraba perfiles claros para fundamentar tales aspiraciones, enraizadas en aspectos políticos, estratégicos, económicos y sociales, que si bien incidían en el ámbito local, no podían dejar de sensibilizar a las más altas autoridades del reino.

Había que evitar la permanente presencia de potencias extranjeras (portuguesa, franceses e ingleses), que ejercitaban un nutrido contrabando de importación, a la vez que ponían en peligro la seguridad de las posesiones rioplatenses.

No podía el Río de la Plata seguir condicionado al tráfico irregular de navíos de registro o de avisos, cuyas prerrogativas para traer productos o extraer cueros, estaban vinculadas más a la prestación de un servicio particular a la Corona o a las relaciones ocasionales, que a las reales necesidades económicas y estratégicas de estas regiones marginales del Imperio. Más aún, cuando incluso se debió recurrir al uso de los navíos del Asiento británico no sólo para el comercio —difícil de controlar sino también para el traslado de hombres y aún de caudales.

Dentro de tal contexto debe ser comprendida la misión que le asigna el Cabildo de Buenos Aires a José Fernández Romero, al otorgarle un poder para que gestionase ante la Corona la autorización para mantener relaciones permanentes con el Archipiélago Canario.

Romero, que estaba capacitado para hacer tales presentaciones con idoneidad, por ser de origen palmero y a la vez estar vecindado en Buenos Aires, expuso con claridad sus argumentos manifestando «la obligación y encargo de celar, y esforzar los medios más propicios para el aumento de los Reales haberes, conservación de sus provincias, y de que abasteciesen de habitantes, de que tanto carecían y con especialidad para la nueva población de San Phelipe de Montevideo, para cuyo logro sería el fin más propicio, se permitiese a las Islas Canarias un registro anual, para que al mismo tiempo de conducirse las familias que determinasen, pudiese transportar la carga de frutos de ella, como eran vinos, aguardientes, almendras, frutas secas, tejidos vastos para el abrigo de los indios, y que fuese con la obligación de tomar en pago y conducir en retorno a sus islas los fru-

tos de ella y de las demás provincias de su jurisdicción, que padecían lo mismo por falta de extracción y consumo...»³⁵

Sin duda debió encontrar a las autoridades metropolitanas sensibilizadas debido al problema político y estratégico planteado por la presencia de los portugueses en la Banda Oriental. De ahí que escribiera optimista, el 11 de diciembre de 1728, señalando al Cabildo de Buenos Aires que: «Se hizo esta presentación en la Corte con tanto acierto, que S.M. se sirvió condescendiendo a la súplica, conceder en cada año que fuese un navío de Registro de dichas Canarias a esa provincia, de doscientas y cincuenta toneladas de buque... pagando los derechos de salida y entrada estipulados para aquellas islas»³⁶.

Se abría el sueño del tráfico comercial con el Archipiélago, al que se agregaba lo que señala Morales Padrón como «contribución de sangre»; pues, de acuerdo con lo comunicado por el procurador, se llevarían «cinco familias por cada cien toneladas para Montevideo y veinte familias más a flete de ciento y cincuenta pesos por cada una»³⁷.

La misión quedaba básicamente cumplida con lo explicitado, que respondía a las aspiraciones porteñas; por lo que, como señala Romero: «No hubo de hacer por mi parte y como apoderado de V.S. [el Cabildo de Buenos Aires] otra cosa que darle a S.M. las más reverentes gracias por su Real benignidad; cuyos despachos se sacarán y remitiré a V.S. luego que se tome por S.M. la resolución final, en la citada instancia. Lo que me ha parecido de mi obligación poner en la noticia de V.S. para que se halle en su inteligencia y reconozca con cuanta aplicación y cuidado me dediqué a desempeñar la confianza de los poderes que para este negocio se sirvió V.S. conferirme...»³⁸

Sin embargo, aún había algunos problemas que resolver, ya que los canarios hacían diversas observaciones al proyecto inicial, pretendiendo que:

- 1) Se «moderen los derechos de salida y entrada estipulados para aquellas islas».
- 2) Que se aumente en número de toneladas de carga que podían transportar.

35. «Documentos para la Historia Argentina» T. V – «Comercio...» Op. cit. – p. 113.

36. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION – IX-19-7-5.

37. Ibidem.

38. Ibidem.

3) Que se disminuya el número de familias, «pagándose doscientos pesos por cada una de las que llevasen a flete»³⁹.

Finalmente, más de diez meses después de la carta de Romero, el 30 de octubre de 1729, Felipe V daba una Real Cédula por la que establecía la apertura del tráfico solicitado. Para entonces, la Casa de Contratación y el Consulado de Cádiz habían opinado en favor del proyecto.

Las ventajas del tráfico recaían fundamentalmente en los canarios, al excluirse en el manejo de la exportación, a toda persona que no fuese «natural o vecino de las islas»; a la vez que los productos a trasladar al Río de la Plata serían básicamente de aquella procedencia. En las 250 toneladas se incluían vinos, aguardientes, pasas, almendras, mantas y tejidos bastos del Archipiélago; aunque por vía indirecta, entraría también el aceite andaluz y el tabaco en polvo de Cuba.

Buenos Aires estaba interesada en este tráfico, no sólo por la extracción de sus productos regionales, sino también por las calidades de las importaciones que afectaban tanto al consumo de su población como a su condición de puerto de ingreso para otras provincias.

En el caso del consumo, el problema del vino y el aguardiente había sido fundamental para la ciudad porteña, ya que paulatinamente la región cuyana había ido suplantado a las producciones locales, así como a las paraguayas y santafesinas, que abastecían el mercado local. De allí que en la época en que se genera el proyecto de tráfico con Canarias, se denote una preocupación especial del Cabildo con respecto a la situación planteada por la dependencia con respecto a la producción de Cuyo «donde únicamente se abastece esta ciudad»⁴⁰.

A Buenos Aires le preocupaba el precio de colocación en el mercado de los vinos y el aguardiente, la calidad; que no siempre era la adecuada, y la cantidad; problemas que repetidamente aparecen en las Actas Capitulares.

Con la autorización para el tráfico con Canarias, se rompería la dependencia con respecto a Cuyo, solamente afectada por la llegada de limitadas partidas de vinos de Portugal y Castilla; pero a su vez,

39. *Ibidem*.

40. «Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires», Acta del 3 de abril de 1726 – Op. cit. – Serie II – T. V – L. XIX – p. 608.

se afectaría una producción regional por parte de la ciudad-puerto. De allí que en uno de los tantos reclamos por las gabelas que imponía Buenos Aires a los comerciantes cuyanos, el 12 de octubre de 1730, la Ciudad de Mendoza señale al Rey que los cabildantes porteños «pasan a ponernos el precio de nuestros frutos, precisándonos a que los vendamos a determinado precio, el cual siempre es bajo y disminuído, y *más ahora que condujeron de las Canarias un navio cargado de vino y aguardiente* y que de la Colonia de los portugueses se transporta mucho aguardiente al contenido puerto de Buenos Aires, todo en grave perjuicio de la vecindad de esta provincia...»⁴¹

Aún no se había puesto en ejecución el sistema, ya que el vino debió de provenir de embarques efectuados por Alzaibar en ocasión del traslado del segundo grupo de pobladores isleños y de tropas para Montevideo, cuando la producción canaria aparece impugnada por quienes se sentían afectados por la competencia.

Así, esta apertura comercial, que interesaba tanto a canarios como a bonaerenses, se inserta en las relaciones económicas interregionales de América, que cuentan como gran réctor a Lima. Desde la capital virreinal, permanente se habían puesto trabas a todo intento aperturista del puerto de Buenos Aires así como a toda otra medida que pudiese afectar sus intereses.

Dentro de las ventajas establecidas para Canarias, entre los 22 artículos de la Real Cédula que autorizaba el tráfico con Buenos Aires, se encontraba la de extraer metálico. Hasta ese entonces, desde 1718, se le había permitido sacar de América 50 pesos por tonelada y ahora tal cantidad se aumentaba a 60 pesos; además de lo necesario para pagar los derechos correspondientes y a la tripulación. Como señala Morales Padrón, faltaba dinero en aquella plaza⁴² y el comercio con el Río de la Plata podría paliar tal situación. Sin embargo, las condiciones bonaerenses no eran las mejores, ya que también su plaza sufría la falta de metálico, dando por tierra con las esperanzas de los comerciantes del Archipiélago, que debían ver en las

41. ACEVEDO, E. O. – (1958): «Los impuestos al comercio cuyano en el siglo XVIII, 1700-1750» – En: «Revista Chilena de Historia y Geografía N.º 126 – Santiago de Chile, pp. 49-50.

42. MORALES PADRON, F. – (1955): «El Comercio Canario-Americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)» – Escuela de Estudios Hispano-Americanos – Sevilla, pp. 245-246.

minas del Alto Perú un filón para solucionar sus problemas de circulante. Por orden del Virrey se había prohibido «la introducción de plata así del Reino del Perú como del de Chile», tanto fuera en forma sellada, como labrada; medida que al ser publicada por el Gobernador el 18 de junio, recibe las quejas del Cabildo porteño que veía dañado el «bién común de esta ciudad, sus habitantes y a los demás de estas provincias del Río de la Plata, Tucumán y Paraguay»⁴³; a las que se suman el año siguiente las del Asiento de Inglaterra, que igualmente se veía afectado por tales disposiciones.

No obstante, esta restricción que trataba de ahogar todo intento de surgimiento económico de Buenos Aires, no debió ser impedimento para que se plasmase el interés unívoco de Canarios y Bonaerenses en la Real Cédula que permitía el establecimiento de un registro anual. De tal manera que al concretarse el envío del segundo contingente para poblar la Banda Oriental, ya se tenía como segura la concreción de este tráfico. Así lo atestiguan las palabras del padre Catraneo, cuando al referirse a Montevideo y a las familias canarias, indica que «otras tantas deberá trasportar cada año un buque que el Rey ha permitido a aquellas islas, con el cual pueden venir a traficar en estas regiones sus vinos y tabacos, con la obligación sin embargo, de conducir dicho número de familias hasta que este sitio importante esté bien poblado»⁴⁴. Sin duda, la resolución real había tenido suficiente trascendencia como para que llegara al conocimiento de este misionero, quien a su vez la comunicaba a su hermano en Módena.

Cabe agregar que, además de los aspectos económicos, una interesante relación epistolar comenzó a darse entre el Archipiélago Canario y Buenos Aires, como parte de esta ilusión que se abría de comunicación directa y permanente. El 24 de mayo de 1729 se recibía en el Cabildo porteño una carta que «se halló ser escrita de la Isla de Tenerife» en la que se participaba el estado de las negociaciones entabladas con la finalidad de lograr la aprobación Real para que pasase el navío anual de registro⁴⁵, y pocos días después, el 27 de

43. «Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires», Acta del 1.º de agosto de 1726 – Op. cit. – Serie II – T. V – L. XI X – p. 655.

44. CATTANEO, C. – Geruasoni, C. – Op. Cit., p. 118.

45. «Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires», Acta del 24 de mayo de 1729 – Archivo General de la Nación (1928) – Serie II – T. VI – L. XXI – Buenos Aires, p. 37.

junio, leíase «otra carta escrita del Cabildo de la Isla de Tenerife» por la cual se enviava una recomendación para Juan Camejo Soto»⁴⁶.

Es interesante señalar que al poco tiempo, Camejo Soto, integrante del segundo contingente canario, recibía nada menos que el cargo de Alferez Real, del primer Cabildo de Montevideo instalado el 1.º de enero de 1730.

A esta esperanzada relación entre los ayuntamientos de Tenerife y Buenos Aires, se sumaba la actitud de José Fernández Romero, que ratificaba con nuevos hechos «la aplicación y el cuidado» que había puesto para el cumplimiento del encargo dado por el Cabildo porteño. Ante la aprobación de la autorización Real que había gestionado, escribió el Ayuntamiento de La Palma señalando: «El deseo de que se haga con felicidad la navegación y comercio que S.M. se ha servido conceder a nuestras Islas con la Provincia de Buenos Aires... [y que se] ha obligado a imprimir una Instrucción de las Derrotas y navegación de este nuevo viaje, a la ida y vuelta en que están puntualmente prevenidos todos los accidentes que se podrán ofrecer...»⁴⁷

EL NUEVO CONTINGENTE COLONIZADOR—DEL AFIANZAMIENTO A LA LIMITACIÓN DEL PROYECTO

Entre tanto, en 1729, habían llegado al Río de la Plata las restantes familias del Archipiélago que habían quedado rezagadas debido al interregno impuesto por la guerra con Inglaterra. Cabe destacar que las cifras de la composición varían, ya que mientras Morales Padrón, de acuerdo con documentos del Archivo General de Indias, indica que emigraron 30 familias, con un total de 150 individuos, a un coste de 8.697 reales y 24 maravedíes⁴⁸, el Gobernador Zavala comunica a la Corona el arribo de «29 familias»⁴⁹ y Apolant considera que fueron un total de 25 familias, compuestas por alrededor de 130 a 136 personas⁵⁰.

46. *Ibidem*, p. 45.

47. MORALES PADRON, F.: (El Comercio...) – Op. Cit., pp. 82-83.

48. MORALES PADRON, F.: «Colonos...» – Op. cit., p.428.

49. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION – IX-24-10-9.

50. APOLANT, J. A. – Op. Cit. – pp. 67-77.

Tres naves hicieron la travesía encargada a Alzaibar: el patácho «San Martín» que llevaba a los colonos, y otras dos mayores: el «San Francisco» y el «San Bruno». Recordemos que en este viaje venían además, tropas y misioneros, sin poder dejar de señalar la presencia de polizones, algunos de ellos posiblemente de origen canario. Relata el padre Cattaneo, embarcado en el «San Bruno», que al día siguiente de la partida «notamos la salida de polizones... gente pobre pero astuta, que trata de ir a las Indias para tentar fortuna»⁵¹.

Transportados los colonos a Montevideo, posiblemente en dos tandas —según la interpretación de Apolant—, prosigue la marcha ascendente de aquel enclave.

Trasladado el Gobernador a la Banda Oriental, procedió a la designación de las autoridades locales, de acuerdo con las Leyes de Indias, y el 1.º de enero de 1730 se erigió el primer Cabildo de Montevideo, que contaba entre sus miembros con un considerable número de canarios. Sobre ellos recayeron los principales cargos, ya que para Alcaldes de 1.º y 2.º Voto, fueron elegidos José de Vera y José Fernández respectivamente; para Alférez Real, a Juan Camejo Soto; para Alguacil Mayor, a Cristobal Cayetano de Herrera, y para Fiel Ejecutor, a Isidoro Pérez de Roxas. Esta situación de privilegio, habla sin duda de la trascendencia y peso del sector canario en los orígenes de aquella aldea, que con el tiempo se convertiría en el principal puerto del Río de la Plata.

Paralelamente se continuó con el reparto de tierras, iniciándose en enero de 1730, la distribución de estancias de 3.000 varas (media legua) de frente por una y media de fondo, sobre el arroyo de Pando, correspondiéndole una a Antonio Méndez, natural de Lanzarote, y otra a Juan Camejo Soto, de La Laguna; el mismo que había sido recomendado por el Cabildo de Tenerife al de Buenos Aires. Asimismo, el 18 de aquel mes, Millán efectuaba un «nuevo repartimiento de chacras a los vecinos y pobladores de esta dicha Ciudad, *sin embargo del que hice a los que concurrieron el año pasado de mil setecientos veinte y siete*, siendo favorecidos en esta oportunidad 33 canarios...»⁵²

A esto siguió el reparto de 6.000 vacas, efectuado el 10 de octubre de 1730, en el que también se vio favorecido un importante nú-

51. CATTANEO, C. – Geruasoni, C. – Op. Cit., p. 79.

52. MUSSO AMBROSI, L. A. – Op. Cit. – p. 456.

mero de canarios⁵³. Puede agregarse que, entre las «personas favorecidas» en el reparto de cueros que realizara en marzo de ese año el Cabildo de Buenos Aires, para satisfacer los requerimientos de los registros de Alzaibar, se encuentra el «vecino de Montevideo» Silvestre Pérez. Ya para entonces, aquel canario del primer contingente, se comprometía a aportar 1.500 cueros, para los que proporcionaba fiadores, dando muestras del arraigo y de las posibilidades que podían abrirse en el Río de la Plata a los nuevos colonizadores⁵⁴.

Así, en aquella modesta ciudad, los no menos modestos colonos de origen canario iban asentando sus posesiones, de tal manera que muchos de ellos lograron adquirir fortuna y prestigio político y social que se amplió a su familia y descendencia.

El 24 de mayo de 1741, se le otorgaba a Felipe Pérez de Sosa, una estancia en el pago de los Cerrillos; en 1744 a Jacinto Zerpa, otra de una legua de frente por dos de fondo en el arroyo de Pando, y en 1745, quien viniera agregado con Zerpa, Jacinto Morales, recibía las tierras que le había concedido el Gobernador Miguel de Salcedo. Situaciones similares suceden con otros canarios y sus hijos, tal como puede comprobarse en la *Colección de Documentos para la Historia Económica y Financiera de la República Oriental del Uruguay*, en su tomo Primero, dedicado a *Tierras (1734-1810)*. El caso de los Durán que completan 11 suertes de estancias, «ocupando prácticamente todos los campos entre Cufre y el Pavón, extendiéndose hacia el Chamizo, Carreta Quemada y San José⁵⁵, es otro claro ejemplo de la ampliación de las posibilidades económicas que pudieron encontrar en la Banda Oriental.

Otros inmigrantes del Archipiélago se instalaron en Buenos Aires, adquiriendo propiedades. Aunque en los censos es difícil identificarlos, por citarse en general como pertenecientes a «Reinos de España» o directamente por obviarse la referencia al origen, hemos po-

53. BARRIOS PINTOS, S. – «Historia de la ganadería...» – Op. Cit. – pp. 77-78.

54. «Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires» – Op. Cit. – «Nómina de las personas favorecidas en el reparto de cueros a que se refiere el Acuerdo antecedente» – pp. 200-202.

55. VIDE: «colección de documentos para la Historia Económica y Financiera de la República Oriental del Uruguay» – T. I – «Tierras 1734-1810» – Ministerio de Hacienda (1964) – Montevideo. La cita sobre las posesiones de la familia Duran, pertenecen a: Sala de Touron, L. y otros – (1967: «Evolución económica de la Banda Oriental» – Ediciones Pueblos Unidos – Montevideo, p. 25.

dido ubicar algunos en el censo de 1738: en la «calle mayor», rumbo al sur, estaba la casa «propia de Joseph el Canario en que vive con su mujer y una hija» y unos metros más adelante, la «propia sur, estaba la casa «propia de Joseph el Canario en que vive con su mujer y una hija» y unos metros más adelante, la «propia de doña María María Mansilla, mujer de Ricardo Vidier, canario», quien vivía con dos de sus hijos. A su vez, en la «calle de la Compañía, lado del poniente», vivía «Raphael, natural de Canarias», quien como el señalado «Joseph», cuyo apellido tampoco consta, tenía pulpería en la ciudad⁵⁶.

Evidentemente se habían sentado las bases para una relación armónica y permanente entre Buenos Aires y el Archipiélago, que debería incrementarse con el régimen anual de registros al afianzarse el intercambio comercial y aportarse nuevos contingentes de canarios para integrar la sociedad rioplatense. Al interés de los particulares de ambas regiones, se habían sumado consideraciones de alto valor político y estratégico, que motorizaron las resoluciones del Estado. Sin embargo, aunque había juzgado el Rey que, de la autorización para el tráfico directo «no podía resultar ningún perjuicio al Comercio de España con aquellos países, por la independencia total que tiene en las especies, y géneros de que trataba», los intereses tradicionales debieron ver en esta apertura un precedente negativo. De allí que el mismo Consejo de Indias se encargara de opinar desfavorablemente, y el monarca señalara que: «habiéndoseme ahora hecho presente los inconvenientes y graves perjuicios que resultarán de la concesión de este registro a las islas de Canarias, sin embargo de las limitaciones y circunstancias prevenidas en el Real despacho... He resuelto sobre ella se suspenda la gracia concedida...»⁵⁷

Así, antes de concretarse el envío del navío anual, moría este sueño aperturista, que pese a responder a una necesidad imperial, sucumbe por la incidencia de los intereses sectoriales. Con él, quedaba trunca la activa vinculación entre el Archipiélago y Buenos Aires, que había comenzado a cimentarse con la llegada de los primeros

56. «Documentos para la Historia Argentina» – T. X – «Padrones de la ciudad y campaña de Buenos Aires (1726-1810)» – Facultad de Filosofía y Letras – Universidad de Buenos Aires (1920-1955) – B. Aires, pp. 196 – 197-201.

57. «Documentos para la Historia Argentina» – T. V – «Comercio...» – Op. Cit. pp. 113-114.

contingentes canarios. En las dos puntas debió existir un sentimiento de profunda frustración; una más quizá, pero de secuelas mucho más trascendentales.

Con la resolución real del 23 de enero de 1731, no sólo se cortaba la posibilidad de un tráfico permanente, que había sido algo más que una esperanza al concretarse la autorización de 1729, sino también el flujo de sangre nueva, orgánicamente canalizada, que vendría a vivificar a esta zona en expansión, a fortalecer los vínculos con España y, consecuentemente, a responder activamente a los intereses de las grandes potencias que habían puesto sus miradas en el área rioplatense.